INTRODUCTION

The following summarizes Canada's Port State Control activities.

Canada being signatory to both the Paris and Tokyo Memoranda on Port State Control, puts us in a position to work towards harmonization of the two Memoranda.

Canadian Intiatives:

Canada played a significant role in furthering and harmonizing Port State Control initiatives in 1998 by convening and hosting the First Joint Ministerial Conference of the Paris & Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control in Vancouver.

The Ministers, or their representatives met for two days during March 24-25 and developed a declaration under the theme "Tightening the Net - Inter-Regional Action to Eliminate Sub-Standard Shipping". The agreement, commonly referred to as the 'Vancouver Declaration' contains a number of action items the two memoranda will implement.

The Conference was convened at the initiative of the Minister of Transport of Canada, as the first joint conference of the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding. It was the sixth Ministerial Conference under the Paris MOU but was the first under the Tokyo MOU. The Conference was chaired by the Honourable David M. Collenette, Minister of Transport and attended by the Ministers or their representatives from all

signatory authorities of the Paris and Tokyo MOUs and the European Commission, with the exception of the Republic of Korea, the Republic of Vanuatu and the Solomon Islands. Also attending as observers were representatives from Iceland which is the co-operating member of the Paris MOU, and from the United States, the International Labour Organization and the International Maritime Organization which have observer status with both the Paris and Tokyo MOUs, as well as from the Acuerdo de Viña del

Mar, Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control and the International Association of Classification Societies.

The Ministers discussed means for improving regional and inter-regional cooperation on Port State Control in order to eliminate sub-standard shipping and thus enhance maritime safety and marine environmental protection.

In the Joint Ministerial Declaration, the Ministers noted with deep concern that although world shipping is generally operated in a safe and responsible manner, a number of shipowners and operators persistently operate sub-standard ships. They confirmed their determination to strengthen their commitment as flag State administrations and port State authorities to quality and safety in all aspects of shipping and to play an active role in a common goal to eliminate sub-standard shipping. Such a commitment includes, among others, active support for the continuing effort of IMO aiming at the adoption of comprehensive binding quality criteria for flag State Administrations and ship registers; exercise of rigorous port State control to verify compliance with the International Safety Management Code; enhancement of training of personnel involved in port State control, and improvement of inter-regional information exchange.

International Intiatives:

The International Safety Management (ISM) Code became mandatory for most convention ships on 1 July 1998. On the implementation date, members of both the Paris & Tokyo MOU's conducted a three month concentrated inspection campaign. During this period, six (6) ships were detained at Canadian ports following inspections that uncovered major non-conformities.

MOU News and Initiatives:

Committee meetings of the Paris &Tokyo MOU's are held yearly in each Region, in one of the Member States. Canada participates at these executive meetings where

policy matters are considered and is additionally a member of the Paris MOU Advisory Board (MAB). The Board works intersessionally and advises the Committee on matters of policy and strategy and provides direction to the task forces and Secretariat.

Canada plays an active role in the task forces that affect matters of importance to the Country and in the Technical Evaluation Group (TEG) that oversees and directs their work.

Seminars for Port State Control officers are held periodically in each Region at which our officers attend as participants and instructors.

An exchange program is underway in the Tokyo MOU whereby officers from the more developed administrations spend time attending inspections in each others ports in order to harmonize inspection standards and procedures. During the past year, Canadian officers spent time in New Zealand and Japan under this program and we hosted a surveyor from Australia. We were also pleased to host inspectors from Chile who spent time at our ports to receive on the job Port State Control training.

Details of detained ships continue to be published quarterly; this will soon be reduced to a monthly period. These lists of detained ships and other Port State Control Information can now be located on the recently developed Safety and Environmental Programs web site at
www.tc.g.c.ca/MarineSafety/EnvPrograms/English/portState/portstate_e.htm. or

www.tc.g.c.ca/MarineSafety/EnvPrograms/English/portState/portstate_f.htm.

STATISTICAL DATA ON PORT STATE CONTROL 1998

Inspections:

In Canada, Port State Control inspections are conducted to determine compliance with IMO and ILO Maritime conventions in accordance with procedures established by the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control. Canada is a member of both Memoranda.

During the past four years the number of inspections has fluctuated from 1011 to 1348, which coincides with the number of ships trading at Canadian Ports. From 1997 to 1998 there has been an increase of 1.2 % in the inspections completed by our Port State Control Officers. An estimated 3800 individual ships visited Canada during 1998.

Table 1 represents a comparison of ships inspected, with deficiencies and detentions which occurred in Canada over the last four years.

Table 1

Ships	1998	1997	1996	1995

Inspections	1191	1011	1184	1348
with Deficiencies	587	470	568	692
Detained	142	118	118	149

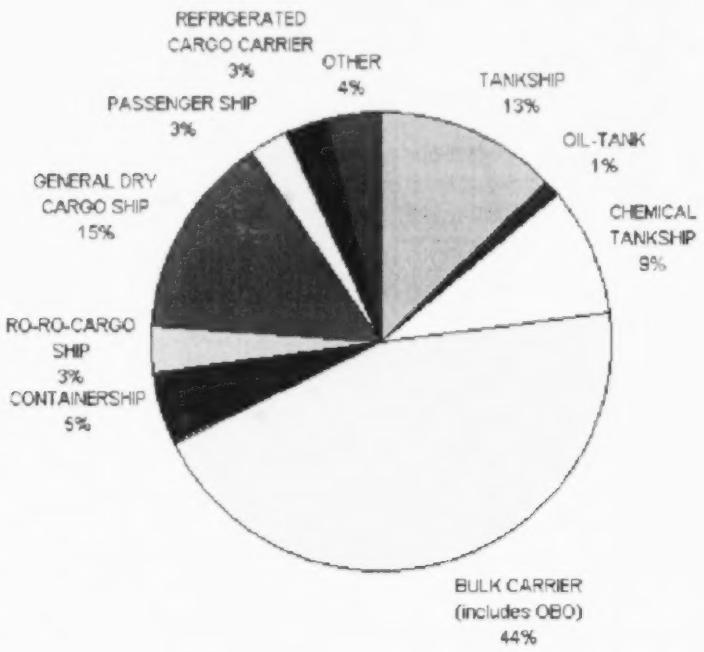
In 1998, Canada inspected 1191ships from 83 registered countries (table 2). Table 3 gives a listing ports/district offices where inspections were conducted. Of the 1191 inspections conducted , 44% were of bulk carriers, this percentage is the same as in the previous year.

Table 2: Ships Inspected in Canada by Flag 1995 - 1998

COUNTRY	1998	1997	1996	1995
ALGERIA	4	3	1	0
ANTILLES NETHERLANDS	5	3	3	11
ANTIGUA AND BARBUDA	12	6	11	15
BAHAMAS	102	84	102	113
BAHRAIN	1	0	0	0
BARBADOS	16	18	16	10
BELARUS	0	0	2	0
BELIZE	5	3	4	1
BERMUDA	12	17	8	18
BRAZIL	2	2	6	2
BULGARIA	4	4	4	2
MYANMAR UNION OF	3	6	4	3
CAYMAN ISLANDS	10	4	8	7
CHILE	1	1	0	1
CHINA PEOPLE'S REP.	14	12	19	23
CROATIA	7	3	3	1
CUBA	6	11	2	9
CYPRUS	93	78	108	131
CZECHOSLOVAKIA	0	0	0	2
DENMARK	17	21	21	25
EGYPT	2	3	4	3
ESTONIA	2	1	1	2
FAEROE ISLANDS	0	1	0	1
FINLAND	1	1	3	7
FRANCE	4	4	8	2
COUNTRY	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**
GERMANY	8	13	14	14
GHANA	0	0	3	0
GIBRALTAR	2	0	0	0
GREECE	67	50	76	102
HONDURAS	1	0	1	0
HONG KONG	18	21	19	33
HUNGARY	0	1	0	0
ICELAND	0	2	0	1

INDIA	3	19	25	20
INDONESIA	3	1	2	1
IRAN	1	2	1	2
ISRAEL	6	4	5	8
ITALY	2	5	8	7
JAPAN	11	1	5	7
KOREA REPUBLIC OF	7	4	14	11
KUWAIT	0	0	1	0
LATVIA	3	4	2	3
LEBANON	0	1	0	0
LIBERIA	149	107	119	154
LITHUANIA	5	5	5	7
LUXEMBURG	0	1	0	2
MALAYSIA	9	5	12	5
MALTA	66	60	62	68
MAN ISLE OF	4	1	2	1
MARSHALL ISLANDS	21	16	13	10
MAURITIUS	2	3	1	4
MEXICO	0	0	0	1
NETHERLANDS THE	26	20	18	19
NORWAY	80	68	67	74
PAKISTAN	0	1	0	1
PANAMA	189	121	164	158
PERU	0	0	1	0
PHILIPPINES	20	18	32	42
POLAND	7	5	18	12
PORTUGAL	3	1	1	1
QATAR	1	0	0	0
ROMANIA	0	0	8	4
RUSSIA	19	23	21	35
STVINCENT&GRENADINES	19	14	20	13
SAUDI ARABIA	2	2	4	2
SINGAPORE	36	43	32	30
SPAIN	0	0	1	1
SWEDEN	10	13	18	21
SWITZERLAND	1	1	0	1
SYRIAN ARAB REPUBLIC	0	1	0	1
TAIWAN	1	2	3	7
THAILAND	3	8	4	7
COUNTRY	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**
TRINIDAD AND TOBAGO	0	0	0	1
TUNISIA	0	1	0	0
TURKEY	17	17	10	13
UKRAINE	8	11	8	17
UNITED ARAB EMIRATES	1	0	0	0
UNITED KINGDOM	15	13	7	2
U.S A	12	9	10	24
VANUATU	8	7	6	11
VENEZUELA	2	0	1	0
VIETNAM	0	0	1	0
OTHER	0	0	1	1
TOTALS	**1191**	**1011**	**1184**	**1348**

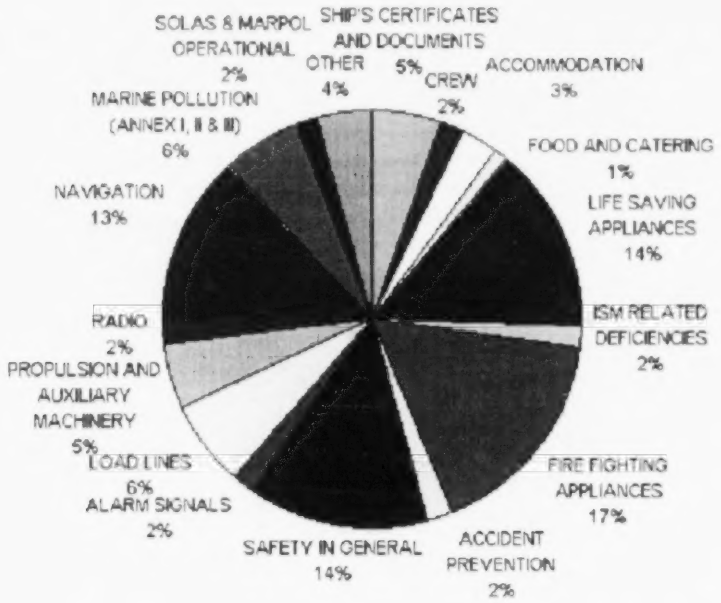
Figure 1: Ships Inspected in Canada 1998 by Type of Vessel



Deficiencies

Of the 1191 Port State Control inspections, 587 ships, 49.2%, had deficiencies. As in previous years the major deficiencies are Lifesaving, Firefighting, Navigation Equipment and Safety in General (figure 2). In 1998 of the 3259 deficiencies the highest number were in the category of Fire Fighting Appliances at 544 , Lifesaving Appliances was second with 472, Safety in General was third with 451, and Navigation Equipment was fourth with 427. These four categories account for 1894 defects, 58% of total deficiencies observed during 1998. Over the past four years these categories have had the largest number of defect in relation to all defects discovered, around 60%. (see figure 2)

Figure 2: Deficiencies by Category



Detentions

In Canada ships are detained under the Canada Shipping Act during an inspection where an Inspector discovers deficiencies, in their judgement renders the vessel unseaworthy or substandard.

During 1998 of the 1191 inspections performed, 142 were detained from 52 different countries (Table 3).

Table 3: Ships Detained 1995 - 1998 by Flag

Flag State	1998	1997	1996	1995
ALGERIA	2	1	1	0
ANTIGUA AND BARBUDA	1	0	0	0
ANTILLES NETHERLANDS	0	0	0	1
BAHAMAS	7	7	4	8
BELIZE	3	2	0	1
BERMUDA	1	0	0	0
BRAZIL	1	0	2	1
CHINA PEOPLE'S REP.	1	2	3	2

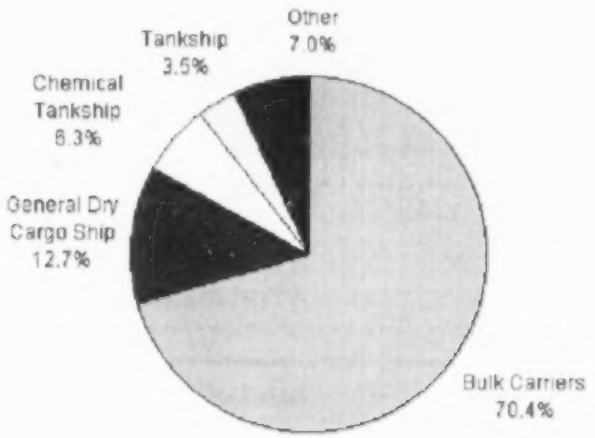
CROATIA	0	1	0	1
CUBA	0	4	0	1
CYPRUS	27	21	24	29
DENMARK	0	1	0	0
EGYPT	0	2	1	0
FINLAND	0	0	0	1
FRANCE	0	1	0	0
GREECE	7	6	11	15
HONDURAS	0	0	1	0
HONG KONG	1	3	2	4
INDIA	0	6	1	1
INDONESIA	1	0	0	0
IRAN	1	0	0	0
ITALY	0	1	0	1
JAPAN	0	0	1	0
KOREA REPUBLIC OF	1	0	0	2
LATVIA	0	1	1	0
LEBANON	0	1	0	0
LIBERIA	23	8	8	7
LITHUANIA	1	0	0	1
LUXEMBURG	0	1	0	0
MALAYSIA	1	2	3	0
MALTA	18	10	14	21
MARSHALL ISLANDS	2	0	1	1
MAURITIUS	1	0	0	0
MEXICO	0	0	0	1
NETHERLANDS THE	1	0	1	1
NORWAY	1	3	2	5
PANAMA	18	17	21	23
PHILIPPINES	4	0	0	2
POLAND	0	0	0	1
Flag State	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**
ROMANIA	0	0	4	0
RUSSIA	2	1	2	6
STVINCENT&GRENADINES	4	4	1	1
SINGAPORE	1	3	0	0
SWEDEN	0	1	0	1
SYRIAN ARAB REPUBLIC	0	1	0	0
TAIWAN	0	0	1	0
THAILAND	2	2	1	2
TURKEY	7	4	3	4
UKRAINE	1	1	2	2
U.S.A.	0	0	1	0

VANUATU	0	0	0	2
VENEZUELA	1	0	0	0

The detention rate in Canada with respect to the number of ships inspected is 11.9% which is a slight increase from 1997.

Figure 3 shows the relationship of the types of ships detained during 1998. Bulk Carriers continue to have the largest number of detentions and the most inspections for ship types (70.4%).

Figure 3 : Detentions by type of ships



Figures 4 and 5, demonstrate the comparison between the number of ships inspected, with deficiencies detained by region and Classification Society.

Figure 4: Ships inspected, with deficiencies and detained by region.

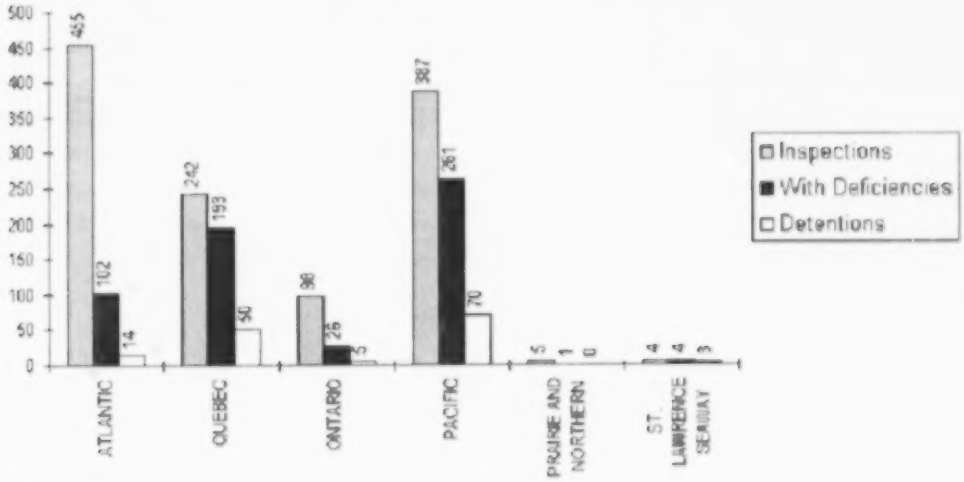
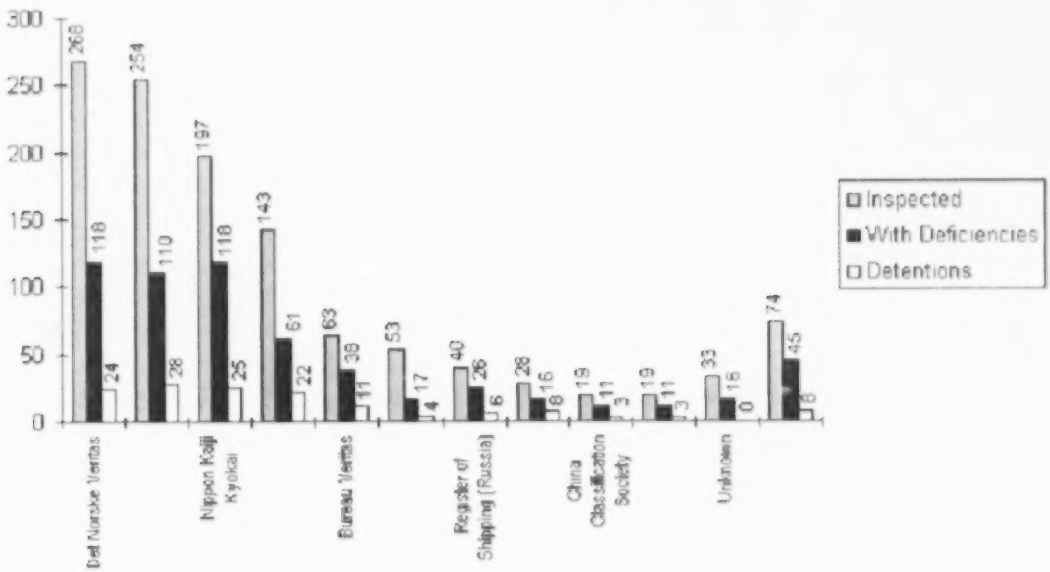


Figure 5: Ships inspected, with deficiencies and detained by Classification Society



For more statistical information for 1998 please visit the our website on Canadian Port State Control English at;
www.tc.gc.ca/MarineSafety/EnvPrograms/English/portState/portstate_e.htm or for French version at;
www.tc.gc.ca/MarineSafety/EnvPrograms/francais/PortState/portState_f.htm .

INTRODUCTION

Le présent document est un résumé des activités de contrôle des navires par l'État du port du Canada.

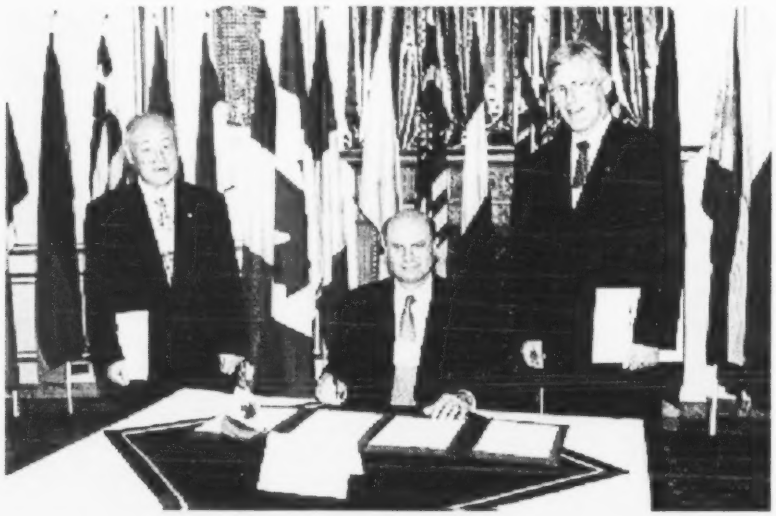
En sa qualité de signataire du mémorandum de Paris et de celui de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, le Canada se trouve dans une position privilégiée pour travailler à l'harmonisation de ces deux documents.

Initiatives canadiennes :

Le Canada a joué un rôle important dans l'évolution et l'harmonisation des initiatives sur le contrôle des navires par l'État du port en 1998 du fait qu'il a organisé, à Vancouver, la Première conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port et qu'il en a été l'hôte.

Les ministres, ou leurs représentants, se sont rencontrés pendant deux jours, les 24 et 25 mars, et ont élaboré une déclaration intitulée " L'étau se resserre – Action interrégionale visant à mettre un terme à l'exploitation de navires inférieurs aux normes ". L'accord, que l'on appelle couramment la " Déclaration de Vancouver ", contient des mesures qui seront mises à exécution dans les deux mémorandums.

La tenue de la première conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo a été une initiative du ministre des Transports du Canada. Il s'agissait de la sixième conférence ministérielle concernant le mémorandum d'entente de Paris et la première pour le mémorandum d'entente de Tokyo. L'Honorable David M. Collenette, ministre des Transports, a présidé la conférence à laquelle ont participé tous les ministres, ou leurs représentants, des pays signataires



des mémorandums de Paris et de Tokyo et de la Commission européenne, à l'exception de la République de Corée, la République de Vanuatu et des Îles Salomon. Étaient aussi présents à titre d'observateurs les représentants de l'Islande, pays membre coopérant du mémorandum d'entente de Paris, des États-Unis, de l'Organisation internationale du travail et de l'Organisation maritime internationale, qui ont tous deux le statut d'observateur pour les mémorandums de Paris et de Tokyo, ainsi que de l'Acuerdo de Viña del Mar, du Carribbean Memorandum of Understanding on Port State Control et de l'Association internationale des sociétés de classification.

Les ministres ont discuté de moyens pour améliorer la coopération régionale et interrégionale en ce qui a trait au contrôle des navires par l'État du port pour mettre un terme à l'exploitation de navires inférieurs aux normes et donc d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin.

Dans la déclaration ministérielle conjointe, les ministres ont constaté avec une vive inquiétude que bien que les navires soient généralement exploités de façon sûre et responsable, un certain nombre d'armateurs et d'exploitants de navires continuent obstinément d'exercer leurs activités sans égard pour ces règles. Ils ont confirmé leur détermination de renforcer leur engagement, en tant qu'administrations de l'État du pavillon et d'administrations de l'État du port, envers la qualité et la sécurité dans tous les aspects du transport maritime et participer activement à l'atteinte d'un but commun, à savoir mettre fin à l'exploitation de navires inférieurs aux normes. Un tel engagement se fait entre autres en appuyant activement les efforts incessants de l'OMI en vue d'adopter des critères de qualité détaillés obligatoires pour les administrations de l'État du pavillon et pour les registres d'immatriculation des navires; en exerçant un contrôle rigoureux des navires par l'État du port afin de vérifier la conformité avec les exigences du Code ISM; en s'assurant que tous les employés qui participent au contrôle des navires par l'État du port soient dûment qualifiés et reçoivent une formation adéquate, et en améliorant l'échange d'information interrégional.

Initiatives internationales :

Le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) est devenu obligatoire le 1er juillet 1998 pour la plupart des navires soumis à l'application de la Convention. À partir de sa date de mise en oeuvre, les pays membres des mémorandums de Paris et de Tokyo ont mené une campagne d'inspection intensive de trois mois durant laquelle six (6) navires ont été immobilisés à des ports canadiens après que des inspections aient permis de relever de graves anomalies.

Nouvelles et initiatives relatives aux mémorandums d'entente :

Les comités des mémorandums de Paris et de Tokyo tiennent une réunion annuelle dans chaque Région, dans l'un des États membres. Le Canada participe à ces réunions lorsque les questions de politiques sont abordées, il est aussi un membre du

Conseil consultatif du mémorandum (CCM) de Paris. Le Conseil tient des rencontres intersessionnelles et formule des recommandations à l'intention du Comité sur des questions de politiques et de stratégie, il dirige aussi les activités des groupes de travail et du Secrétariat.

Le Canada joue un rôle actif au sein des groupes de travail qui traitent de questions importantes pour le pays ainsi que dans le Groupe d'évaluation technique (GET) qui surveille et dirige leur travail.

On offre périodiquement des séminaires aux inspecteurs du contrôle par l'État du port dans chaque Région; nos inspecteurs y participent à titre de participants et d'instructeurs.

Un programme d'échange est en cours dans le cadre du mémorandum de Tokyo. Les inspecteurs des administrations bien établies participent aux inspections dans les ports de leurs homologues en vue d'harmoniser les normes et les méthodes d'inspection. Au cours de la dernière année, des inspecteurs canadiens ont participé à des inspections en Nouvelle-Zélande et au Japon, et le Canada a été l'hôte d'un inspecteur australien. Nous avons aussi eu le plaisir d'accueillir des inspecteurs chiliens qui ont reçu une formation professionnelle sur le contrôle des navires par l'État du port.

Une liste des navires qui ont été retenus dans les ports canadiens est publiée à chaque trimestre; nous publierons bientôt une liste à tous les mois. On peut obtenir des renseignements sur les navires qui ont été retenus ainsi que sur le contrôle par l'État du port à partir du nouveau site Web sur les programmes de la sécurité maritime et de l'environnement au :
www.tc.gc.ca/marinesafety/envprograms/english/portstate/portstate_e.htm ou au

www.tc.gc.ca/MarineSafety/EnvPrograms/francais/portState/portState_f.htm.

STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES

NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT – 1998

Inspections :

Au Canada, les inspections de contrôle par l'État du port sont menées afin de déterminer la conformité avec les conventions maritimes de l'OMI et de l'OIT conformément aux procédures établies par les mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port. Le Canada est membre des deux mémorandums.

Au cours des quatre dernières années, le nombre d'inspections est passée de 1 011 à 1 348, ce qui correspond au nombre de navires qui font escale dans les ports canadiens. Il y a eu une augmentation de 1,2 %, entre 1997 et 1998, du nombre d'inspections effectuées par nos inspecteurs de contrôle par l'État du port. Selon les

estimations, 3 800 navires ont visité le Canada en 1998.

Tableau 1 : Comparaison entre les navires inspectés, ceux qui étaient en infraction en raison d'anomalies, et les navires immobilisés au cours des quatre dernières années.

Tableau 1

Navires	1998	1997	1996	1995
Inspections	1191	1011	1184	1348
avec anomalies	587	470	568	692
Immobilisation	142	118	118	149

En 1998, le Canada a inspecté 1 191 navires provenant de 83 pays signataires (tableau 2). Le tableau 3 énumère les ports ou les bureaux de district où ont eu lieu des inspections. Des 1 191 inspections, 44 % ont été effectuées sur des vraquiers, soit le même pourcentage que l'année précédente.

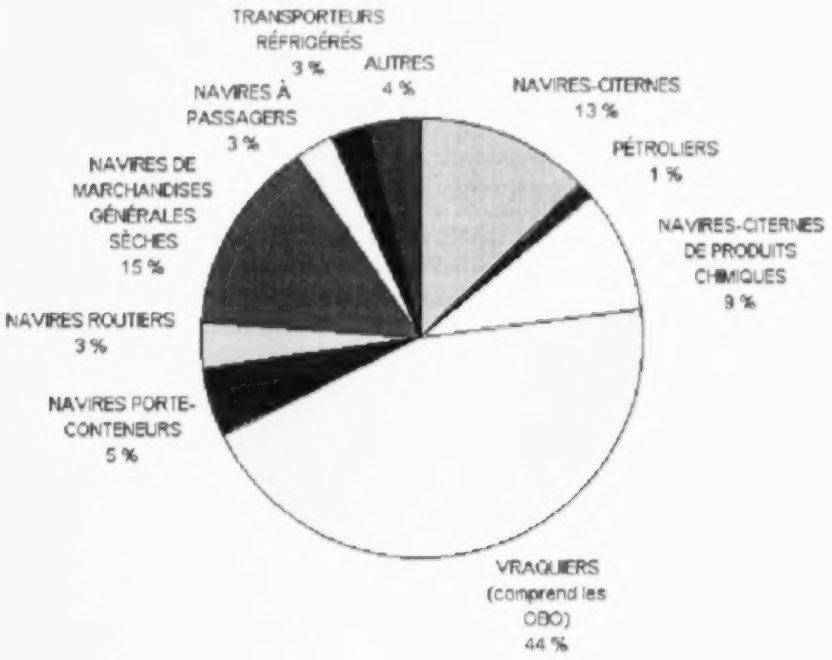
Tableau 2 : Navires inspectés au Canada par pavillon 1995 - 1998.

PAYS	1998	1997	1996	1995
ALGÉRIE	4	3	1	0
ALLEMAGNE	8	13	14	14
ANTIGUA-ET-BARBUDA	12	6	11	15
ANTILLES NÉERLANDAISES	5	3	3	11
ARABE SYRIENNE, RÉPUBLIQUE	0	1	0	1
ARABIE SAOUDITE	2	2	4	2
BAHAMAS	102	84	102	113
BAHREIN	1	0	0	0
BARBADE	16	18	16	10
BÉLARUS	0	0	2	0
BELIZE	5	3	4	1
BERMUDES	12	17	8	18
BRÉSIL	2	2	6	2
BULGARIE	4	4	4	2
PAYS	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**
CHILI	1	1	0	1
CHINE, RÉP. POPULAIRE DE	14	12	19	23
CHYPRE	93	78	108	131
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	7	4	14	11
CROATIE	7	3	3	1
CUBA	6	11	2	9
DANEMARK	17	21	21	25
É.-U.	12	9	10	24
ÉGYPTE	2	3	4	3
ÉMIRATS ARABES UNIS	1	0	0	0

ESPAGNE	0	0	1	1
ESTONIE	2	1	1	2
FINLANDE	1	1	3	7
FRANCE	4	4	8	2
GHANA	0	0	3	0
GIBRALTAR	2	0	0	0
GRÈCE	67	50	76	102
HONDURAS	1	0	1	0
HONG KONG	18	21	19	33
HONGRIE	0	1	0	0
ÎLES CAÏMANS	10	4	8	7
ÎLES FÉROÉ	0	1	0	1
INDE	3	19	25	20
INDONÉSIE	3	1	2	1
IRAN	1	2	1	2
ISLANDE	0	2	0	1
ISRAËL	6	4	5	8
ITALIE	2	5	8	7
JAPON	11	1	5	7
KOWEÏT	0	0	1	0
LETTONIE	3	4	2	3
LIBAN	0	1	0	0
LIBÉRIA	149	107	119	154
LITUANIE	5	5	5	7
LUXEMBOURG	0	1	0	2
MALAISIE	9	5	12	5
MALTE	66	60	62	68
MAN, ÎLE DE	4	1	2	1
MARSHALL ÎLES	21	16	13	10
MAURICE	2	3	1	4
MEXIQUE	0	0	0	1
NORVÈGE	80	68	67	74
PAKISTAN	0	1	0	1
PANAMA	189	121	164	158
PAYS-BAS	26	20	18	19
PÉROU	0	0	1	0
PHILIPPINES	20	18	32	42
POLOGNE	7	5	18	12
PORTUGAL	3	1	1	1
PAYS	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**
QATAR	1	0	0	0
ROUMANIE	0	0	8	4
ROYAUME-UNI	15	13	7	2
RUSSIE	19	23	21	35
ST-VINCENT-ET-LES-GRENADINES	19	14	20	13
SINGAPOUR	36	43	32	30
SUÈDE	10	13	18	21
SUISSE	1	1	0	1
TAIWAN	1	2	3	7
TCHÉCOSLOVAQUIE	0	0	0	2
THAÏLANDE	3	8	4	7
TRINITÉ-ET-TOBAGO	0	0	0	1

TUNISIE	0	1	0	0
TURQUIE	17	17	10	13
UKRAINE	8	11	8	17
UNION DU MYANMAR	3	6	4	3
VANUATU	8	7	6	11
VÉNÉZUELA	2	0	1	0
VIETNAM	0	0	1	0
AUTRES	0	0	1	1
TOTAL	**1 191**	**1 011**	**1 184**	**1 348**

Figure 1: Navires inspectés au Canada en 1998 par type de navire.

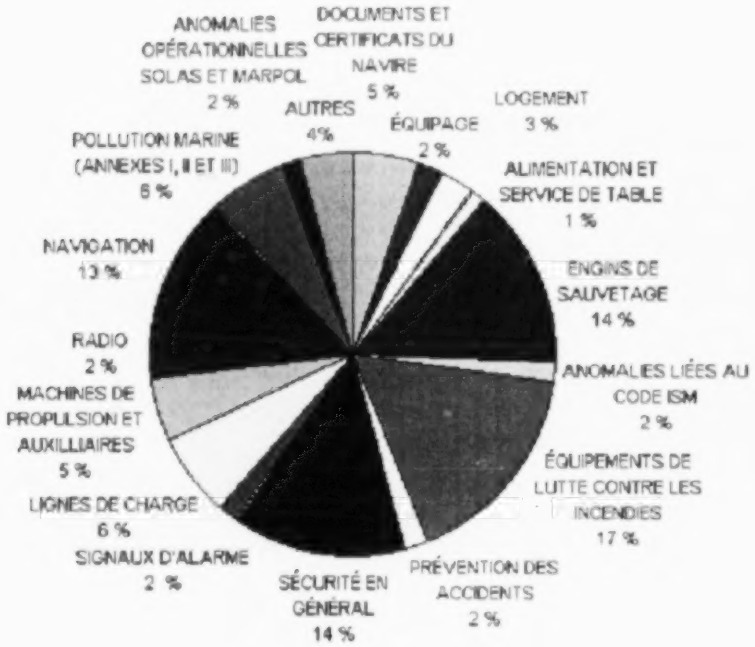

TRANSPORTEURS RÉFRIGÉRÉS 3 %
AUTRES 4 %
NAVIRES-CITERNES 13 %
NAVIRES À PASSAGERS 3 %
PÉTROLIERS 1 %
NAVIRES DE MARCHANDISES GÉNÉRALES SÈCHES 15 %
NAVIRES-CITERNES DE PRODUITS CHIMIQUES 9 %
NAVIRES ROUTIERS 3 %
NAVIRES PORTE-CONTENEURS 5 %
VRAQUIERS (comprend les OBO) 44 %

Anomalies

Des 1 191 inspections, 587 navires, soit 49,2 % des navires inspectés, présentaient des anomalies. Comme pour les années précédentes, les anomalies majeures sont dans les catégories suivantes : sauvetage, lutte contre les incendies, matériel de navigation et sécurité en général (figure 2). Des 3 259 anomalies décelées en 1998, les plus courantes étaient dans les catégories des équipements de lutte contre les incendies (544), des engins de sauvetage (472), de la sécurité en général (451), et du matériel de navigation (427). Ces quatre catégories représentent 1 894 irrégularités, soit 58 % de toutes les anomalies décelées en 1998. Au cours des quatre dernières années, ces catégories ont obtenu le plus grand nombre d'anomalies, c'est-à-dire

environ 60 %.

Figure 2 : Anomalies par catégorie


ANOMALIES OPÉRATIONNELLES SOLAS ET MARPOL 2 %
DOCUMENTS ET CERTIFICATS DU NAVIRE 5 %
LOGEMENT 3 %
AUTRES 4%
ÉQUIPAGE 2 %
POLLUTION MARINE (ANNEXES I, II ET III) 6 %
ALIMENTATION ET SERVICE DE TABLE 1 %
NAVIGATION 13 %
ENGINS DE SAUVETAGE 14 %
RADIO 2 %
ANOMALIES LIÉES AU CODE ISM 2 %
MACHINES DE PROPULSION ET AUXILLIAIRES 5 %
ÉQUIPEMENTS DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES 17 %
LIGNES DE CHARGE 6 %
SIGNAUX D'ALARME 2 %
SÉCURITÉ EN GÉNÉRAL 14 %
PRÉVENTION DES ACCIDENTS 2 %

Immobilisations

Au Canada, les navires sont immobilisés en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* lorsque l'inspecteur découvre des anomalies qui, selon lui, rendent le navire inapte à prendre la mer ou inférieur aux normes.

En 1998, 142 des 1 191 navires qui ont fait l'objet d'une inspection ont été immobilisés. Ceux-ci provenaient de 52 pays différents (tableau 3).

Tableau 3 : Navires immobilisés par pavillon entre 1995 et 1998

ÉTAT DU PAVILLON	1998	1997	1996	1995
ALGÉRIE	2	1	1	0
ANTIGUA-ET-BARBUDA	1	0	0	0
ANTILLES NÉERLANDAISES	0	0	0	1

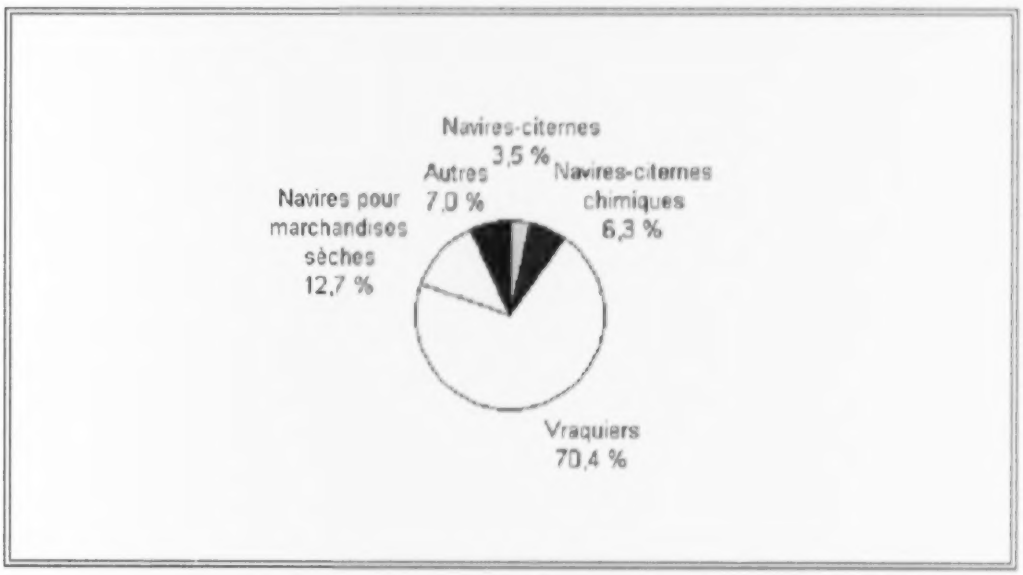
BAHAMAS	7	7	4	8
BELIZE	3	2	0	1
ARABE SYRIENNE, RÉPUBLIQUE	0	1	0	0
BERMUDES	1	0	0	0
BRÉSIL	1	0	2	1
CHINE, RÉP. POPULAIRE DE	1	2	3	2
CHYPRE	27	21	24	29
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	1	0	0	2
CROATIE	0	1	0	1
CUBA	0	4	0	1
DANEMARK	0	1	0	0
É.-U.	0	0	1	0
ÉGYPTE	0	2	1	0
FINLANDE	0	0	0	1
FRANCE	0	1	0	0
GRÈCE	7	6	11	15
HONDURAS	0	0	1	0
HONG KONG	1	3	2	4
INDE	0	6	1	1
INDONÉSIE	1	0	0	0
IRAN	1	0	0	0
ITALIE	0	1	0	1
JAPON	0	0	1	0
LETTONIE	0	1	1	0
LIBAN	0	1	0	0
LIBÉRIA	23	8	8	7
LITUANIE	1	0	0	1
LUXEMBOURG	0	1	0	0
MALAISIE	1	2	3	0
MALTE	18	10	14	21
MARSHALL, ÎLES	2	0	1	1
MAURICE	1	0	0	0
MEXIQUE	0	0	0	1
NORVÈGE	1	3	2	5
PANAMA	18	17	21	23
PAYS-BAS	1	0	1	1
ÉTAT DU PAVILLON	**1998**	**1997**	**1996**	**1995**
PHILIPPINES	4	0	0	2
POLOGNE	0	0	0	1
ROUMANIE	0	0	4	0
RUSSIE	2	1	2	6
ST-VINCENT-ET-LES-GRENADINES	4	4	1	1
SINGAPOUR	1	3	0	0

SUÈDE	0	1	0	1
TAIWAN	0	0	1	0
THAÏLANDE	2	2	1	2
TURQUIE	7	4	3	4
UKRAINE	1	1	2	2
VANUATU	0	0	0	2
VÉNÉZUELA	1	0	0	0

Le taux d'immobilisations des navires inspectés est de 11,9 %, ce qui représente une légère augmentation par rapport à 1997.

La Figure 3 montre le type de navires immobilisés en 1998. Les vraquiers continuent d'être les plus souvent inspectés et immobilisés de tous les types de navires (70,4 %).

Figure 3 : Immobilisations par type de navire



Les figures 4 et 5 montrent la différence entre le nombre de navires inspectés en infraction qui ont été immobilisés par Région et ceux immobilisés par une société de classification.

Figure 4 : Navires inspectés en infraction qui ont été immobilisés par Région.

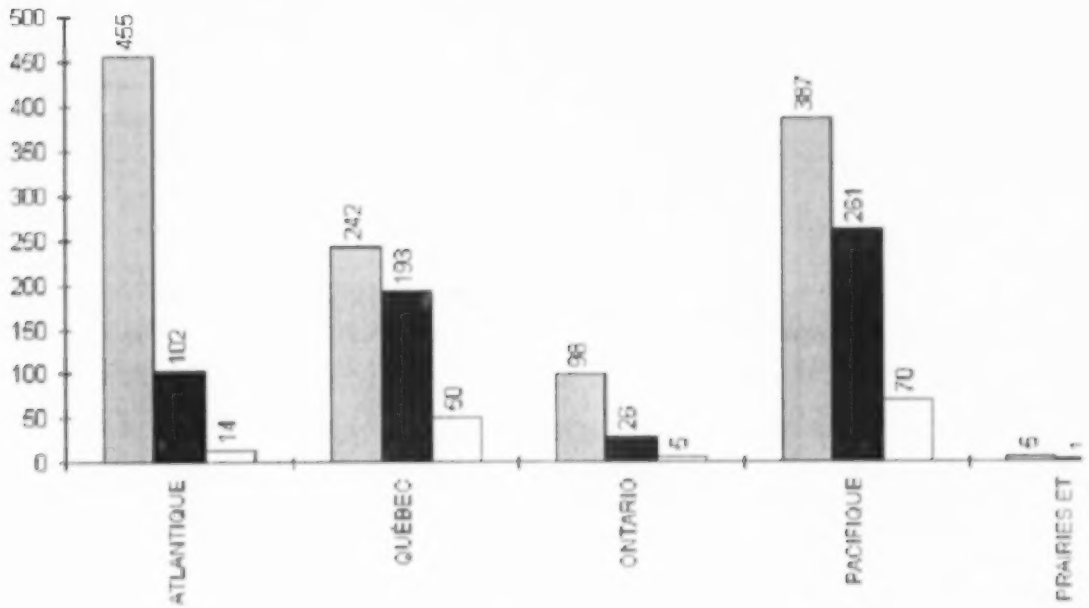
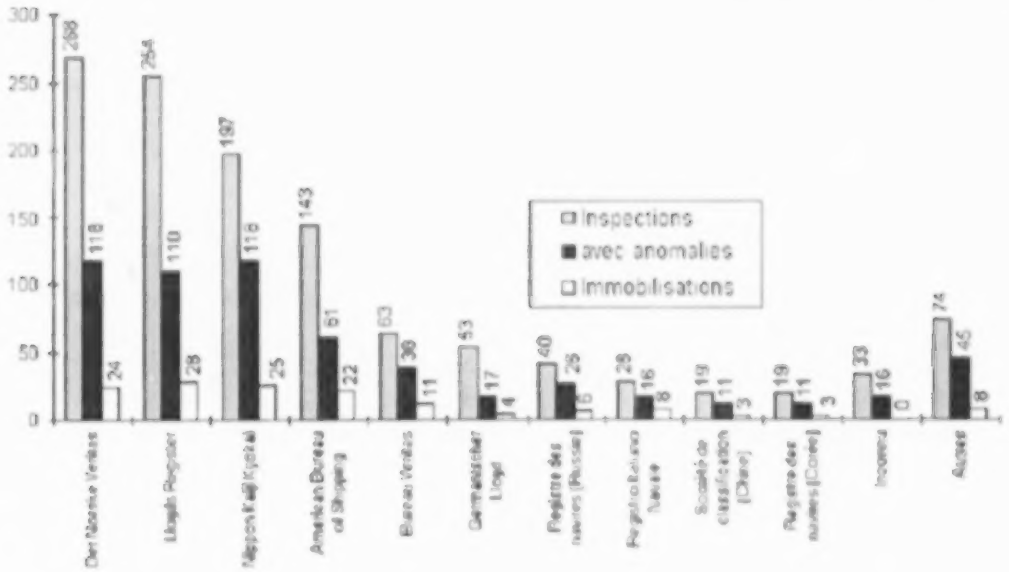


Figure 5 : Navires inspectés en infraction qui ont été immobilisés par une société de classification.



Veuillez visiter notre site Web pour de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port.

Site anglais :
www.tc.gc.ca/marinesafety/envprograms/english/portstate/portstate_e.htm

Site français :
www.tc.gc.ca/MarineSafety/EnvPrograms/francais/portState/portState_f.htm